

⑨日本国特許庁  
公開特許公報

⑩特許出願公開

昭52-123052

⑪Int. Cl<sup>2</sup>.  
B 66 B 5/02  
B 66 B 7/06

識別記号

⑫日本分類  
83 C 13  
83 C 13  
83 C 1

厅内整理番号  
6830-38  
7002-58  
6830-38

⑬公開 昭和52年(1977)10月15日  
発明の数 2  
審査請求 未請求

(全 4 頁)

⑭エレベータの安全装置

⑮特 願 昭51-38598  
⑯出 願 昭51(1976)4月6日  
⑰發明者 渡辺英紀  
稻沢市菱町1番地 三菱電機株

式会社稻沢製作所内

⑱出願人 三菱電機株式会社  
東京都千代田区丸の内二丁目2  
番3号  
⑲代理人 弁理士 葛野信一 外1名

明細書

1. 発明の名称

エレベータの安全装置

2. 特許請求の範囲

(1) かごに結合された主索とこの主索が巻き掛けられた綱車の間にすべりが生じたとき動作するすべり検出装置、上記主索又は上記かごに制動力を与える制動力付与装置を備え、上記すべり検出装置が動作したとき上記制動力付与装置を動作させるようにしたエレベータの安全装置。

(2) かごに結合された主索とこの主索が巻き掛けられた綱車の間にすべりが生じたとき動作するすべり検出装置、上記主索と上記綱車に両者間の摩擦力を増大する物体を散布する摩擦力付与装置を備え、上記すべり検出装置が動作したとき上記摩擦力付与装置を動作させるようにしたエレベータの安全装置。

3. 発明の詳細な説明

この発明はエレベータの安全装置の改良に關

するものである。

トラクション式エレベータでは何等かの原因で定格速度以上の速度が出たり、減速すべきときに減速していかなかった場合には、これを検出して直ちに綱車に非常制動をかける必要がある。このときの減速度は、かご内乗客が耐え得ること、及び主索と綱車の間にすべりが発生しないことの条件内で、高ければ高い程かごを短距離で停止させることができる。

しかし、この減速度を限界まで高くしておくと、まれには主索と綱車の間にすべりが発生する。いったん滑りが発生すると、動摩擦係数は静摩擦係数よりもはるかに低いから、減速度は正規減速度よりも低くなる。そのため、かごが停止するまでの距離は長くなり、かご又はつり合おもりが機械に衝突することもあり、非常制動をかけたためかえって危険になることもある。この摩擦係数はかなり不安定なものであって、絶対にすべりが発生しないようにしようとすると、非常制動時の減速度を極端に低く設計

しておかなければならず、実際的ではない。

この発明は上具不具合を改良するもので、非常制動時の減速度を高くしておいても、主索と綱車の間に発生するすべりを防止することができ、またこのすべりによるかごの走行を抑制することのできるエレベータの安全装置を提供することを目的とする。

以下、第1図によりこの発明の一実施例を説明する。

図中、(1)はエレベータ駆動用電動機、(2)は電動機(1)によって駆動される速度計用発電機からなる第1速度検出器、(3)は電動機(1)によって駆動される綱車、(4)はそらせ車、(5)は綱車(3)及びそらせ車(4)に巻き掛けられた主索で、かご(6)及びつり合おもり(7)が結合されている。(8)はそらせ車(4)によって駆動される速度計用発電機からなる第2速度検出器、(9)は速度検出器(2)(8)の出力に差が生じたとき出力(9a)を発する比較器、(10)は出力(9a)によって動作するスイッチ、(11)は機械室床面等の固定部、(12)は固定部(11)に設置さ

(3)

され、摩擦式ブレーキ(図示しない)が動作して、綱車(3)に制動力が与えられる。また、電動機(1)が直流電動機の場合には、電機子に放電抵抗が接続されて電動機(1)は発電制動力を発する。これらの制動力によってかご(6)は急速に減速して停止する。

このとき、主索(5)と綱車(3)の間にすべりが発生したとする。上記制動力によって綱車(3)は停止し、そらせ車(4)は滑走する主索(5)によって駆動されるため、第1速度検出器(2)の出力と、第2の速度検出器(8)の出力に差が生じる。したがって、比較器(9)は動作して出力(9a)を発し、スイッチ(10)は閉成して、電磁石(12)は付勢される。これにより、掛け片(12)は吸引されて下方へ回動し、係合子(12)との係合が解除される。摩擦材(13)はばね(14)の力によって図の右方へ移動し、主索(5)は摩擦材(13)で押圧するので、主索(5)は摩擦力によって制動され、かご(6)は停止して安全は保たれる。

第2図はこの発明の他の実施例を示し、図中

(5)

特開昭52-123052(2)  
れた摩擦材、(15)は主索(5)をはさんで摩擦材(13)と対向しあつ可動的に設けられた摩擦材、(16)は摩擦材(13)を主索(5)の左へ押圧するばね、(17)は摩擦材(13)に嵌合された係合子、(18)は固定部(11)に保持され當時係合子(17)に係合している掛け片、(19)は固定部(11)に設置された電磁石、(20)は電源である。

次にこの実施例の動作を説明する。

電動機(1)は綱車(3)を駆動し、主索(5)を摩擦力によって駆動してかご(6)を昇降させる。第1速度検出器(2)は電動機(1)の回転速度に対応する速度信号を発し、これが電源側に送達されて電動機速度の自動制御が行われている。第2速度検出器(8)はそらせ車(4)によって駆動されているので、主索(5)と綱車(3)の間にすべりが生じていない限り、その出力は第1速度検出器(2)の出力と等しい。したがって、比較器(9)は出力(9a)を発せず、スイッチ(10)も開放されている。

今、かご(6)が何等かの原因で過速したり、又は減速しなかったりすると、安全装置(図示しない)が動作して、電動機(1)は電源から切り放

(4)

(12)は固定部(11)に設置された容器で、下方に綱車(3)の外周と対向する小孔(21a)を有し、内部に砂等の粒子(13)を収容している。(14)は頭部が電磁石(12)と対向し尾部で小孔(21a)を閉塞している鉄心、(15)は當時鉄心(14)に図の右方へ付勢する引きばねである。

比較器(9)が動作して出力(9a)が発せられると、スイッチ(10)は閉成して、電磁石(12)は付勢される。鉄心(14)は吸引されて図の左方へ移動するので、容器(12)の小孔(21a)は開放される。したがって、粒子(13)は綱車(3)の外周及び主索(5)に散布される。これにより、主索(5)と綱車(3)の間の摩擦力は増大するので、両者間に発生していたすべりはなくなり、かご(6)は上記摩擦ブレーキによる制動力及び発電制動力によって、正規に制動されて停止することになる。

第3図もこの発明の他の実施例を示し、図中(16)は機械室に設置された調速機に設けられた調速機車、(17)は調速機車(16)に巻き掛けられ両端がかご(6)に設けられた非常停止装置(18)に結合され

(6)

た制速機用ロープ、側は制速機ロープの張力を与える張り車である。

第1図の摩擦材 $\gamma$ は以下の装置と同様の摩擦力付与装置が、調速機ロープ $\alpha$ に対して設けられている。

かご(6)が下降中、上述のすべりが発生し、比較的出力(9a)が発せられて、スイッチ4が閉成すると、第1図の場合と同様の動作によって、調速機ロープ4は摩擦材22aで挾圧され、調速機ロープ4は停止する。これにより、調速機は動作して電動機山を電源から切り放すとともに、かご(6)に設置された非常停止装置4が動作してかご(6)は急停止する。

上記各実施例は、主索(5)と鋼車(3)の間にすべりが発生したときのみ、主索(5)に制動力をを与えて、主索(5)と鋼車(3)の摩擦力を増大させたりしたが、これは非常制動の段階と行っては、危険な状態に至っていないのに乗客に大きな衝撃を与えることとして、かえって負傷させる確率が増加するからである。また、主索(5)、鋼車(3)、

( 7 )

客に対する安全を保つことができる。

#### 4. 図面の簡単な説明

第1図はこの発明によるエレベータの安全装置の一実施例を示す構成図、第2及び第3図はこの発明の他の実施例を示す要部構成図である。

(1) … エレベータ駆動用電動機、(2) … 第 1 速度検出器、(3) … 紗車、(4) … そらせ車、(5) … 王座、(6) … かご、(7) … つり合おもり、(8) … 第 2 速度検出器、(9) … 比較器、(10) … スイッチ、(11) (12) … 感探材、(13) … ばね、(14) … 係合子、(15) … 遊止片、(16) … 電磁石、(17) … 電源

なお、図中同一部分または相当部分は同一符号により示す。

代理人 葛野信一

特開昭52-123052(3)  
非常停止装置の、レール(図示しない)等の器具を留めることにもなるからである。

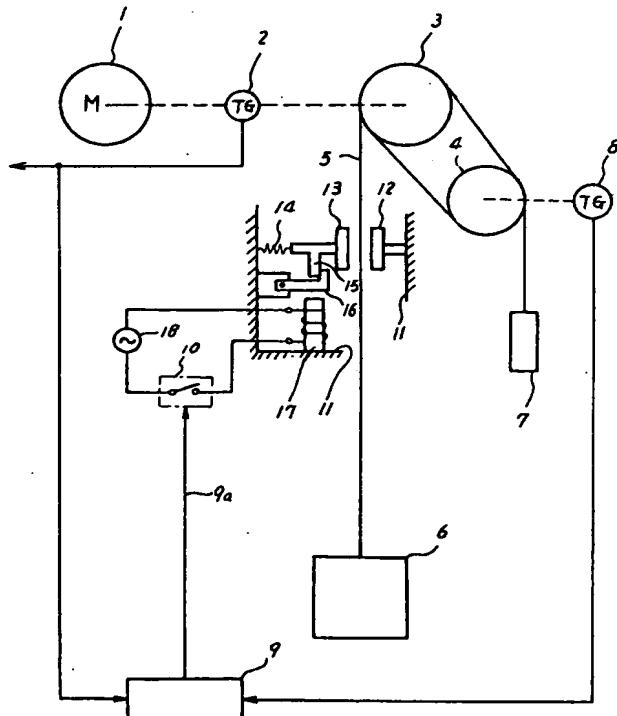
また、上記実施例は、すべて電源電圧が正常であるとして説明したが、停電時には普通非常制動が作用する。このとき上記すべりが発生すると、終端階近くではかご(6)又はつり合おもり(7)が逆衝突に衝突する。そこで、終端階近くで停電になったとき、第1及び第2図の装置を動作させるようにしてもよい。このときは、一部の構成を変えて、電磁石(4)が消勢されたとき、所望の動作をするようにすれば容易に構成できる。

なお、第2速度換出器(8)はそらせ車(5)でなく、  
調速換出器(4)に設けててもよいことはもちろんあ  
る。

以上説明したとおりこの発明は、主索と網車の間にすべりが生じたとき主索又はかごに制動力を与えるか、又は主索と網車に粒子を散布して両者の摩擦力を増大するようにしたので、非常制動時のかごの減速度を大にしておいても乗

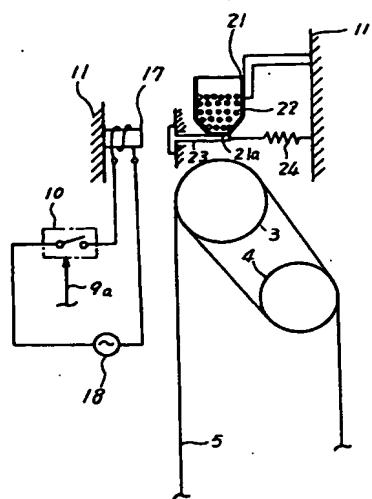
(8)

第1圖



( 9 )

第2図



第3図

